I

# dleiding verkeerscursus bejaarden

B
1489

**Handleiding bij het geven van verkeerscursussen aan bejaarden**

*Nederlands Instituut voor Gerontologie*
Postbus 1287 - 6501 BG Nijmegen
Telefoon 080 - 22 81 90

**Nederlandse Vereniging Bescherming Voetgangers**
**Bezuidenhoutseweg 121, 2594 AD Den Haag, Tel. (070) 47 15 01**

Gerontologisch Centrum Nijmegen
en de Nederlandse Federatie
voor Bejaardenzorg

Copyright:

**Nederlandse Vereniging Bescherming Voetgangers**
**Bezuidenhoutseweg 121, 2594 AD Den Haag, Tel. (070) 47 15 01**

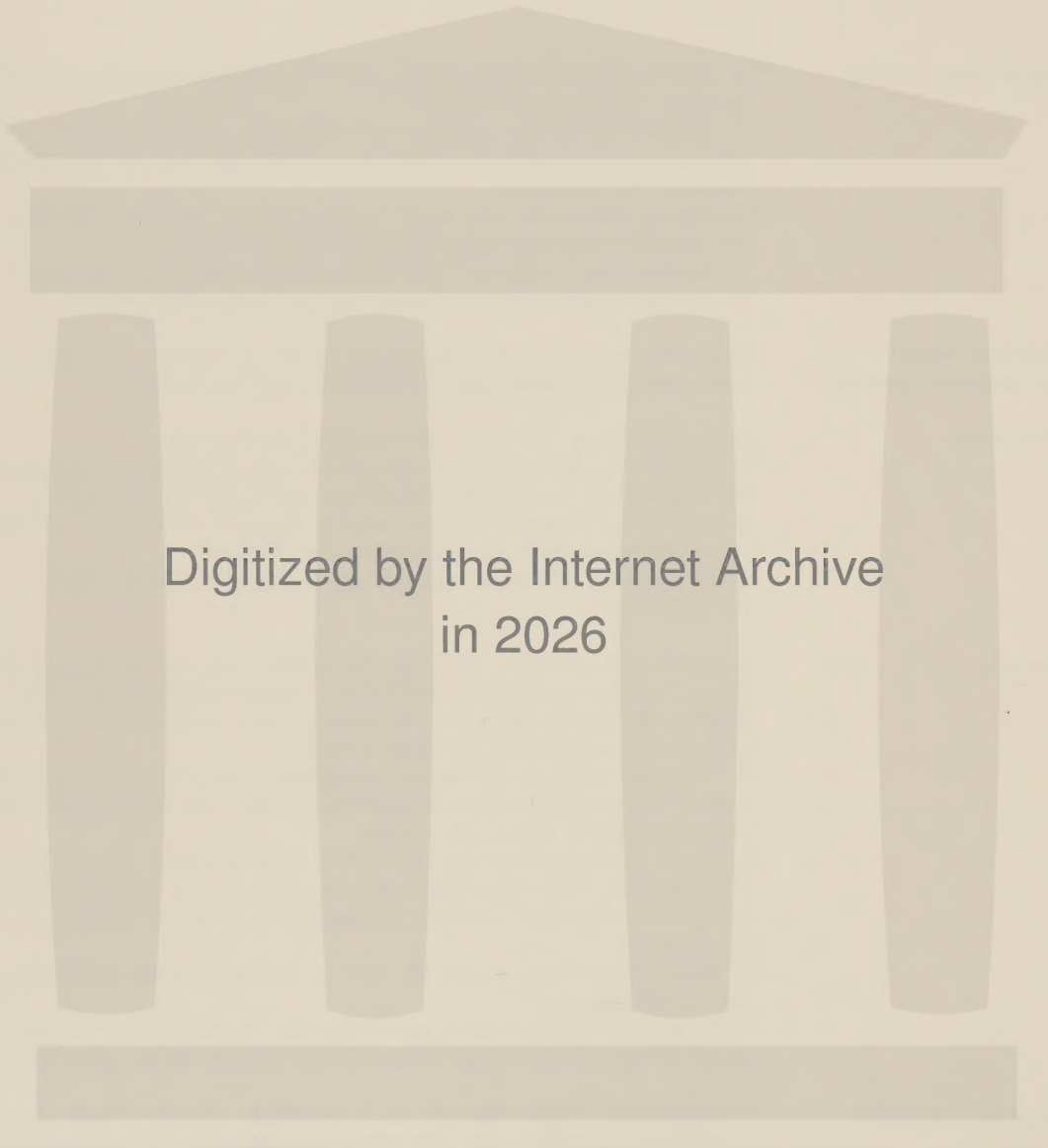
en Gerontologisch Centrum,
Oude Kleefsebaan 10, Berg en Dal
Telefoon 08895/2274

Er worden momenteel veel meer mensen oud dan vroeger. In Nederland is nu 1 op 10 Nederlanders 65 jaar of ouder; dat zijn dus ± 1.300.000 personen, en dit aantal stijgt nog steeds.
Daarbij komt dat de 65-jarige van nu een goede kans maakt om 80 jaar te worden. Dit betekent dat ook het aantal hoogbejaarden sterk toeneemt. Het merendeel van deze mensen is redelijk goed gezond, en woont in een eigen woning in de wijk. Zij kunnen nog redelijk goed uit de voeten en wensen aan het maatschappelijke verkeer deel te nemen. Dit betekent ook dat zij verkeersdeelnemers zullen zijn, voornamelijk als voetganger. Het verkeer is echter met de jaren drukker en intensiever geworden, en met de voetganger wordt weinig rekening gehouden. Van de voetganger worden echter steeds snellere reacties gevraagd, en uit zelfbehoud is een grondige kennis van de verkeersregels en van het verkeersgedrag noodzakelijk. Snelle reacties zullen vooral de hoog-bejaarden niet zo gemakkelijk meer kunnen opbrengen. Bovendien heeft het overige verkeer nog weinig begrip voor de beperkingen van de oudere voetganger, en nog minder geduld.
De bejaarden zelf hebben op hun beurt vaak weinig verkeerskennis, en soms overleefde verkeersgewoonten, die gevormd zijn in een tijd toen het verkeer nog niet zo druk en gevaarlijk was als nu.
Een aantal bejaarden beseft de eigen beperkingen niet, en houdt onvoldoende rekening met het overige verkeer. Het is dan ook niet te verwonderen, dat het aantal verkeersslachtoffers onder de bejaarden betrekkelijk groot is. Hierbij is niet alleen het aantal dodelijke ongevallen van belang, maar ook de op zich genomen lichtere ongevallen. Deze kunnen bij oude mensen, die minder snel en volledig genezen, een blijvende invaliditeit en afhankelijkheid betekenen.

Een veilig gedrag in het verkeer is dus ook voor ouderen een belangrijke zaak. Het kan er toe bijdragen, dat zij langer onder de mensen kunnen verkeren, het kan ook invaliditeit en afhankelijkheid helpen voorkomen. Daarom is voorlichting geboden, naast stedebouwkundige en verkeerstechnische maatregelen. Als middel staan hierbij verkeerscursussen voor bejaarden ten dienste. Een dergelijke cursus stelt echter gedeeltelijk andere eisen dan een cursus voor jeugdigen of jong-volwassenen. Vandaar dat de Nederlandse Vereniging Bescherming Voetgangers (V.B.V.) in samenwerking met het Gerontologisch Centrum te Nijmegen deze handleiding voor verkeerscursussen voor bejaarden heeft samengesteld. In deze handleiding worden een groot aantal aspecten genoemd, die bij verkeersinstructie aan ouderen een rol spelen.

Wij doen een beroep op allen, die uit hoofde van hun functie met bejaarden te maken hebben, of wie de oudere mens ter harte gaat, mede te werken om hen zo lang mogelijk en zo veilig mogelijk 'in het verkeer' te houden. Zij moeten er bij blijven horen!

| | |
|---|---|
| 1. Waarom een speciale cursus voor bejaarden? | a. Omdat vele bejaarden nog (redelijk) goed ter been zijn en aan het verkeer blijven deelnemen.<br>b. Omdat bejaarden, zolang zij hiertoe in staat zijn, zich in het verkeer moeten kunnen blijven bewegen, willen ze niet uit de samenleving 'verbannen' worden.<br>c. Omdat de ouderdom vaak gepaard gaat met beperkingen, die vooral in het verkeer ernstige gevolgen kunnen hebben.<br>d. Omdat vele ouderen geen of weinig verkeersonderwijs hebben genoten.<br>e. Omdat bijscholing van ouderen speciale eisen stelt. |
| 2. Aan welke bejaarden moet verkeersinstructie gegeven worden? | Aan alle bejaarden die geregeld op straat komen. Hiertoe behoren ook de bewoners van verzorgingstehuizen voor bejaarden. |
| 3. Wat wordt er met zo'n cursus beoogd? | a. Voorlichting over de verkeersregels te geven.<br>a. Inzicht in het verkeer te geven, en door kennis, oefening en de praktijk de angst weg te nemen, die zo gevaarlijk is in het verkeer.<br>c. Een reëel beeld te geven van de risico's en fouten van voetgangers en het overige verkeer ten opzichte van elkaar.<br>d. Die veiligheidsmaatregelen toe te lichten, welke het risico kunnen verminderen. |
| 4. Hoe kan zo'n cursus tot stand komen? | a. Door een verzoek hierover te richten aan de Nederlandse Vereniging Bescherming Voetgangers (V.B.V.). Deze benadert op haar beurt de politie. Indien de politie niet aan een cursus kan meewerken, stelt de V.B.V. een eigen instructeur etc. ter beschikking.<br>b. Door de leiding van verzorgingstehuizen, pensions, dienstencentra, bejaardensociëteiten en bejaardenbonden op bovengenoemde mogelijkheden attent te maken.<br>c. Door inschakeling van kerkelijke organisaties, door de Federatie Vrouwelijke Vrijwillige Hulpverlening, de U.V.V. en andere organisaties, die de zelfstandig wonende bejaarden kunnen wijzen op het belang van de cursus.<br>d. Door inschakeling van de leiding van bejaardensociëteiten en bejaardenbonden.<br>N.B.: De V.B.V. kan altijd propaganda- en instructiemateriaal ter beschikking stellen en met haar adviezen de cursus ondersteunen. |
| 5. Waar kan deze cursus worden gegeven? | In de nabije omgeving van de bejaarden. Dit kan ofwel een recreatiezaal of andere lokaliteit van een verzorgingstehuis zijn, een lokaliteit in een wijk- of verenigingsgebouw, in een zaal van de kerk, dienstencentrum, etc. |
| 6. Aan welke eisen moet een dergelijke zaal voldoen? | a. Niet te groot, om persoonlijk contact te kunnen onderhouden.<br>b. Niet tochtig; bejaarden zijn gevoelig voor tocht.<br>c. Goede akoestiek, wegens het verminderd gehoor van bejaarden. |


Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/handleidingverke0000vari

d. Goede verwarming in de winter; bejaarden hebben behoefte aan een iets hogere omgevingstemperatuur dan jongeren. Te warm maakt echter slaperig.
e. Goede verlichting; bejaarden hebben meer licht nodig om op een bord te kunnen kijken e.d.
f. Toegang uitsluitend voor cursisten, aanwezigheid van andere pratende of kaartende personen leidt vanzelfsprekend af.

7. Wie moet de cursus geven?

a. Iemand die uit eigen ervaring weet, dat hij goed overweg kan met ouderen, geduld heeft.
b. Iemand die enige kennis bezit van de psychologische kenmerken van de oude mens.
c. Iemand, die grondig op de hoogte is van de voetgangersproblematiek en van de algemene verkeersaspecten.
d. Iemand die ervaring heeft met het geven van (verkeers)instructie.
N.B.: Het geven van een dergelijke cursus kan dus niet zo maar door goedwillende leken worden gedaan. Deskundigheid houdt hier méér in dan kennis van de verkeersproblematiek.
In de praktijk komen hiervoor het meest in aanmerking politie-instructeurs die een aanvullende vorming bejaardenpsychologie hebben ontvangen.
De V.B.V. organiseerde, in samenwerking met het Gerontologisch Centrum, reeds een aantal gespreksdagen voor politie-instructeurs.
Aanvragen hiertoe kunnen gericht worden tot de V.B.V., Buitenhof 5 te Den Haag.

8. Wanneer kan de cursus het beste worden gegeven?

Bij voorkeur in de middaguren, tussen de spitsuren in; dus van ± 14.30–16.00 uur.

9. Duur van cursus?

a. Indien mogelijk: Drie middagen; twee theoretische instructies, één praktische oefening.
b. Duur van de theoretische instructie middag: Niet langer dan 1½ uur, met één of meer pauzes. De deelnemers moeten ook van tevoren weten hoe lang het duurt.
c. Duur praktische oefening: Afhankelijk van omstandigheden, vervoer, beschikbaarheid begeleidend personeel, ligging oversteekplaatsen, e.d., maar ook hier niet te lang ± 2 uur als richtlijn, mits er voldoende mogelijkheden zijn om te gaan zitten, uit te rusten (in begeleidende bus bijvoorbeeld).
N.B. Met praktische oefening wordt bedoeld: te voet het geleerde in praktijk brengen. Een rondrit met toelichting zonder praktijk wordt niet bedoeld. Dit heeft n.l. géén zin.

10. Hoe groot moet de groep zijn?

Liefst niet te groot. Men moet zoveel mogelijk persoonlijk contact met iedere deelnemer kunnen hebben. Bovendien moet iedereen de instructeur goed kunnen zien; gebaren, gelaatsuitdrukking, en mondbeweging van de instructeur kunnen gedeeltelijk gehoorstoornissen opvangen.

| | |
|---|---|
| 1. Oud worden is niet aan de kalenderleeftijd gebonden. | a. Sommige bejaarden zijn lichamelijk en geestelijk veel jonger dan hun leeftijd doet vermoeden.<br>b. Onder bejaarden treft men onderling zeer grote verschillen aan, een groep kleuters vertoont veel meer overeenkomst dan een groep bejaarden.<br>c. Lichamelijke achteruitgang hoeft niet gelijk op te gaan met psychische achteruitgang.<br>d. Bejaarden hebben wel last van het algemeen maatschappelijk vooroordeel dat ze hulpbehoevend en afhankelijk zouden zijn. |
| 2. Lichamelijke veranderingen bij het ouder worden.<br>Gezichtsvermogen. | a. Er is meer licht nodig om te zien.<br>b. Het scherp-zien gaat vaak achteruit.<br>c. De aanpassing van het oog aan licht-donker wordt bemoeilijkt, met andere woorden het duurt na een fel licht langer voor de ogen weer iets kunnen onderscheiden; langere verblindingstijd. Men ziet in het donker minder goed.<br>d. Sommige bejaarden dragen een verkeerde bril (leesbril op straat bijvoorbeeld), of zijn lange tijd niet naar de oogarts geweest.<br>e. Soms is het diepte-zien, en het afstand-schatten achteruitgegaan, doordat een van de beide ogen sterk is achteruitgegaan. Men ziet als het ware eigenlijk maar met één oog. |
| 3. Andere vormen van zintuiglijke achteruitgang. | a. Gehoor: Gedeeltelijke doofheid komt voor. Geluid verliest daardoor veel van zijn waarschuwend karakter. Bemoeilijking van de communicatie.<br>b. Evenwichtszin is soms gestoord. Men verliest sneller zijn evenwicht, het gevaar voor vallen is dan groter. |
| 4. Overige lichamlijke veranderingen. | a. Beenderstelsel wordt brozer, gevaar voor botbreuk wordt vergroot. Na een breuk duurt het genezingsproces langer.<br>b. Het uithoudingsvermogen wordt minder: men is sneller buiten adem, hartkloppingen en duizeligheid kunnen daarmee gepaard gaan.<br>c. Slapeloosheid komt nogal eens voor, met als gevolg toenemende vermoeidheid overdag.<br>d. Spieren worden slapper, gewrichten stijver. Het loopgedrag is minder soepel.<br>e. Voetklachten; met een goede pedicure en met goed schoeisel zouden overigens vele ongemakken te verhelpen zijn. Het loopgedrag is voor een aantal ouderen geen gemakkelijke zaak meer, welke ongemerkt verloopt. |
| 5. Psychische, mentale achteruitgang. | a. Is niet noodzakelijk verbonden met het oud worden. Veel bejaarden zijn verrassend 'goed bij de tijd'.<br>b. Wel vaak een lichte achteruitgang in het geheugen, vooral voor recente indrukken. Dit kan echter ook wijzen op een verminderde interesse.<br>c. Het nemen van snelle beslissingen is wel vaak moeilijker. Vooral in het verkeer is dit een handicap.<br>Het tempo van opneming en verwerken van indrukken en prikkels verloopt vaak langzamer. |

e. Als gevolg van een bepaalde lichamelijke en/of psychische achteruitgang kan onzekerheid optreden. Dit wordt nog versterkt door de maatschappelijke vooroordelen.
f. Soms is er een beperkte zelf-kritiek, men kan of wil de eigen beperkingen niet onder ogen zien.

6. Invloed van geneesmiddelen.

a. Bejaarden gebruiken soms veel medicijnen, die niet altijd volgens voorschrift worden ingenomen. Sommige middelen veroorzaken een zekere versuffing, of beïnvloeden het gezichtsvermogen. Het verkeersgedrag kan daardoor ongunstig beïnvloed worden.

N.B. Deze mogelijke beperkingen dient men te kennen, hoewel ze lang niet altijd of allemaal tegelijk bij bejaarden voor behoeven te komen. Het is echter zaak om er rekening mee te houden, en terloops bij de instructie eens op het verminderd gezichtsvermogen en de verminderde gehoorscherpte te wijzen, of op een gunstige invloed van pedicurehulp, oogarts, e.d.
Nooit de nadruk leggen op de lichamelijke of geestelijke beperkingen, of deze als uitgangspunt voor instructie gebruiken.

| | |
|---|---|
| 1. Bespreking zaal, apparatuur, enz. Aankondiging van de cursus. | a. Geruime tijd te voren data, plaats en tijd vaststellen i.v.m. het reserveren van zaal, apparatuur, afspraken van medewerkers en cursisten.<br>b. Een week van tevoren een affiche ophangen, of een andere mededeling doen uitgaan, waarbij nog eens het onderwerp, het tijdstip en de plaats wordt aangegeven. Te lang van tevoren maakt dat het vergeten wordt, zeer kort van tevoren maakt, dat men plannen moet veranderen e.d.<br>Ook bejaarden hebben diverse plannen en afspraken.<br>Het verdient aanbeveling de cursus aan te kondigen middels een schriftelijk bericht, dat de bejaarde thuis krijgt toegezonden. Dit geeft de mogelijkheid tot rustig nalezen. |
| 2. Controle zaal | a. Goede verwarming. b. Geen tocht. c. Goede verlichting.<br>d. Stoelen in halve cirkel opstellen.<br>e. Zo mogelijk: zorgen voor goede stoelen (stevig, niet te smal, niet te laag)<br>f. Eventueel asbakken.<br>g. Goede afspraken maken over verstrekking van koffie, e.d. in de pauze: wie dit verzorgt en op welk moment.<br>h. Nagaan waar lichtschakelaars zitten, hoe eventueel de zaal verduisterd kan worden (bij dia's, films).<br>i. Affiches e.d. ophangen. |
| 3. Controle apparatuur, hulpmiddelen. | a. Bord, krijt, wisser.<br>b. Diaprojector; dia's in volgorde zetten; beeld scherp stellen op scherm.<br>c. Scherm.<br>d. Filmprojector; film opzetten, zodat direct begonnen kan worden; beeld scherp stellen op scherm.<br>e. Eventueel ander illustratie- of instructiemateriaal, verkeersmaquette, e.d.<br>f. Brochures e.d. klaarleggen. |
| 4. Oriëntatie ter plaatse. | a. Ligging van wegen, winkels, openbare gebouwen, kerken e.d. in de wijk.<br>b. Haltes van bus, tram.<br>c. Gevaarlijkste kruispunten, oversteekplaatsen in de omgeving.<br>d. Zeer gewenst: van tevoren dia's maken van voetgangers - ook bejaarden - op deze oversteekplaatsen in de buurt. Het illustreren aan de hand van een vertrouwde situatie vergroot de interesse.<br>e. Zo mogelijk: kennis van statistische ongeval-cijfers van de gemeente of buurt, met name wat betreft voetgangers. |
| 5. Voorbereiding stof. | a. Weten wat men gaat zeggen, hoe en wanneer men dia's, films e.d. inpast.<br>b. Voor het praktische gedeelte, de oefening op straat, dient men van tevoren te zorgen voor vervoer – autobus – (grotere plaatsen), voor voldoende begeleiders, precies weten waar de oefeningen gedaan worden. |
| 6. Ontvangst deelnemers. | Het doet prettig aan, wanneer de instructeur/instructrice elke bejaarde persoonlijk aan de ingang van de zaal begroet, zich voorstelt en een hand geeft. |

1. Wekken van interesse.

a. Niet alle deelnemers komen in de overtuiging, dat zijzelf deze instructie nog nodig hebben. Voor een aantal van hen is het voornamelijk een uitje, contactmogelijkheid of afwisseling, afleiding. Sommigen vinden zichzelf te oud om te leren.
b. Nadruk moet worden gelegd op de positieve betekenis van veilig gedrag in het verkeer, speciaal voor ouderen: het draagt bij tot zo lang mogelijk zelfstandig zijn, tot een gezond gevoel van eigenwaarde, in die zin dat men zijn boodschappen e.d. nog zelf wil blijven doen, in contact blijft met de maatschappij. Bovendien: in beweging blijven is gezond, bevordert bloedcirculatie, stofwisseling.
c. In verband hiermede vermijde men schokeffecten zoals: 'Vorig jaar zijn er in Nederland honderden bejaarden in het verkeer omgekomen'. Wel kan een recent ongeval dat in de buurt heeft plaatsgevonden, motiverend werken.
d. De verkeersinstructie is bedoeld om de risico's te leren vermijden, daarvoor is kennis van regels nodig en inzicht in het verkeer, ook in het gedrag van automobilisten, e.d.
e. Bij botsing tussen een voertuig en de voetganger is de voetganger lichamelijk het meest kwetsbaar, dus in het nadeel. Het is altijd nodig om goed uit te kijken. Deze cursus helpt U daarbij.

2. Enkele leermoeilijkheden bij ouderen.

a. Het is het beste om er van uit te gaan, dat een mens nooit te oud is om te leren, ook van eigen fouten.
b. De meeste bejaarden van nu hebben betrekkelijk weinig 'school' gehad, velen alleen lager onderwijs. Verkeersonderwijs hebben de meesten nooit gehad.
c. Instructie moet in hoge mate praktisch en aanschouwelijk zijn; zuivere theorie slaat nauwelijks aan.
d. Leren in de ouderdom betekent ook vaak: afleren van verkeerde gewoontes. Dit is zeer moeilijk en vraagt veel tijd.
e. Ouderen leren het beste door te doen. Praktische oefening is derhalve zeer aan te bevelen (buitenles).
f. Het tempo waarin ouderen leren, is langzamer dan bij jongeren.
g. In verband met het toenemend geheugenverlies zijn herhalingen, geheugensteuntjes en veel voorbeelden nodig.
h. Men moet rekening houden met mogelijke zintuigelijke achteruitgang bij het horen en het zien.
i. Ouderen zijn sneller vermoeid, nemen na een bepaalde tijd niets meer op, zeker als er weinig variatie in de instructiemethodiek zit.

3. Enkele praktische richtlijnen voor instructie.

a. Behandel per cursusmiddag of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld voor en na de pauze) één afgerond onderwerp, één geheel. Dit deel dan van diverse kanten belichten, bijvoorbeeld eerst door een film, dan door toepasselijke dia's etc. en eventueel door oefeningen. Indien meerdere onderwerpen door elkaar worden behandeld, werkt dit verwarrend.
Dus: één onderwerp tegelijk, dit van meerdere kanten benaderen, en met diverse hulpmiddelen. Variatie in methode, niet in thema.

b. Van groot belang is het actief méé-**doen** van de deelnemers, niet alleen tijdens de buitenles, ook binnen. Probeer tijdens de theorie-les zoveel mogelijk verkeerssituaties na te bootsen.
De deelnemers moeten dan zelf het juiste antwoord, het juiste gedrag ‚ontdekken'. Dit kan bijvoorbeeld door op de vloeroppervlakte een kruispunt, oversteekplaats e.d. op ware grootte af te zetten, of door een verkeers-maquette te gebruiken met auto's, fietsen, voetgangers e.d. die door de deelnemers verschoven kunnen worden. De voorwerpen moeten dan redelijk groot en zwaar zijn, zodat de bejaarden ze makkelijk kunnen hanteren (strammere en dikkere vingers dan bij kleuters!)
c. Leg vooral de nadruk op hoe het wél moet. Indien foutieve gedragingen te uitvoerig worden behandeld, kunnen ouderen in kritieke situaties moeite hebben de juiste beslissing te nemen, de goede reactie uit te kiezen.
d. Moedig de eigen inbreng aan, stimuleer discussie.
e. Instructiemateriaal moet goed zichtbaar zijn. Goede zaalverlichting, duidelijke platen, grote letters.
f. In verband met mogelijke gehoorproblemen: duidelijk, gearticuleerd spreken, niet te zacht, niet te snel, duidelijke mimiek.
g. Gebruik geen ‚moeilijke' woorden, geen technische termen.
h. Wissel gesproken woord af met dia's en/of film.
i. Geef geen overbodige of detailinformaties.
j. Wijs er op, dat anderen ook fouten maken; verkeer is geen zaak meer van op je (voor)recht staan.
k. Vergelijk het verkeer van vroeger met dat van nu, bijvoorbeeld door een dia te vertonen van een verkeerspunt van vroeger en een dia van datzelfde punt nu.
l. Spreek ouderen niet toe alsof het kleuters zijn, geen ‚je' en ‚jij' gebruiken. Ook aanspraaktermen als ‚opa(atje) en ‚oma(atje)' zijn uit den boze.

4. Discussievorm.

a. Tracht zoveel mogelijk iedere deelnemer bij de stof te betrekken, moedig discussie aan, stel vragen zoals: 'Vele voetgangers denken dat ze altijd voorrang hebben, is dit zo, wat denkt U ervan?' of: 'De voetgangers denken in het algemeen dat het overige verkeer hen 'wel op tijd zal zien', etc.
b. Gevaar voor verwatering van de discussie is echter aanwezig, ofwel doordat steeds een of meer dezelfde personen aan het woord zijn, ofwel omdat allerlei niet ter zake doende aspecten aan de orde komen (de A.O.W., de moderne jeugd, vroeger was het allemaal beter, etc.). Veel ouderen zijn niet gewend om echt te discussiëren, soms luistert men niet naar anderen. Dit betekent: Korte vragen stellen, zoveel mogelijk mensen naar hun mening vragen, op tijd stoppen en antwoorden die voor verdere instructie aan-knopingspunten bieden, samenvatten.
Geduldig zijn, stimuleren en taktisch ingrijpen. Help een aantal mensen over hun schroom om iets te zeggen heen. Zeg bij voorkeur niet, dat een antwoord niets met de stof te maken heeft, beter is te zeggen dat als er tijd is U daar graag nog op terug wilt komen. Men verwacht van een jongere verkeersinstructeur ook niet, dat hij de situatie van vroeger kent.

c. De discussie moet zoveel mogelijk persoonlijk blijven. Dé voetganger, hét verkeer, is abstract; U en ik, de eigen kinderen en kleinkinderen zijn concreet. Een willekeurig kruispunt zegt minder dan dat ene gevaarlijke kruispunt om de hoek of in de eigen straat.

5. Gebruik van hulpmiddelen.

a. Dia's van verkeerssituaties zoveel mogelijk maken uit de nabije omgeving.
b. Bij dia-projectie bij voorkeur niet een volledige verduistering, aanpassing van de ogen van licht naar donker is bemoeilijkt, een veelvuldige aanpassing is zeer vermoeiend.
c. Dia's hebben het voordeel dat het beeld rustig blijft staan, men kan er naar blijven kijken en er over praten.
d. Niet teveel dia's per middag vertonen; 8 à 10 maximaal.
e. Bij een reeks dia's deze afsluiten met een humoristische, een vrolijke noot kan geen kwaad.
f. Films hebben het voordeel, dat ze 'verkeers'-echter zijn, ook snelheden kunnen dan aanschouwelijk worden gemaakt. Ze slaan echter zelden op de plaatselijke situatie.
g. Men kan een film direct in het begin - na een korte inleiding - vertonen, en de instructie daarop laten aansluiten, of er mee eindigen als samenvatting en climax.
h. Soms - indien de film niet te lang is - kan men deze in het begin vertonen, dan het onderwerp met andere hulpmiddelen uitvoerig behandelen, en tot slot de film nog eens vertonen, men kijkt dan 'met andere ogen'.
Dit werkt zeer instructief.
i. Folders e.d. het liefst in grote letter.

| | |
|---|---|
| 1. Uitgangspunt. | a. Datgene behandelen dat de bejaarde nodig heeft om zich als voetganger en deelnemer aan het openbaar vervoer goed te kunnen redden.<br>b. Dit betekent theorie en praktische oefening.<br>c. Vooral accent leggen op die verkeerssituaties, die in de praktijk het gevaarlijkst zijn gebleken.<br>d. Goed verkeer wordt verkregen wanneer de verschillende deelnemers goed samenwerken. Er zijn auto's, bromfietsen, fietsen en voetgangers, elk met eigen beperkingen en gevaren.<br>e. Beschrijf het huidige verkeer reëel, niet gunstiger of ongunstiger dan het is. Voor iedereen, ook voor jongeren is het vaak gevaarlijk. Men hoeft zich als oudere er niet voor te generen, dat men moeite heeft in het verkeer. Geen loodzwaar betoog houden, enige humor en vrolijkheid kan geen kwaad! |
| 2. Elementaire verkeersregels. | a. Gebruik van zebrapad; risico voor voetgangers is dan minder.<br>b. Gebruik van voetgangerslichten.<br>c. Oversteken bij verkeerslichten (geen voetgangerslichten).<br>d. Voorrangsregels voor politie, brandweer, ambulance mèt zwaailicht en hoorn. Voorrangsregels voor begrafenisstoet en militaire colonne.<br>e. Bij uitstappen uit tram; wanneer er geen vluchtheuvel is, moet het overige verkeer stoppen en de voetgangers laten oversteken naar het trottoir.<br>f. Uitgebreide behandeling van verkeersborden, die voor het merendeel slechts voor het snelverkeer van belang zijn, is overbodig. |
| 3. Speciale punten voor voetgangers. | a. Beschermde voetgangers-oversteekplaats (V.O.P.).<br>b. Oversteken tussen geparkeerde auto's.<br>c. Oversteken in schemerlicht of duister.<br>d. Lopen op weg zonder trottoir.<br>e. Schatten van snelheden van voertuigen boven 50 km per uur is zeer moeilijk.<br>f. Voetgangers hebben de neiging de snelheid van voertuigen te onderschatten, vooral die van motorfietsen, scooters en bromfietsen. Bovendien, hoe breder de weg hoe gemakkelijker de snelheid onderschat wordt.<br>g. Oversteken van in- en uitvalswegen van grote(re) steden is relatief zeer gevaarlijk, ook al omdat daar sneller gereden wordt.<br>h. Roekeloos vertrouwen op het feit, dat automobilisten de voetganger altijd op tijd zien én op tijd kunnen afremmen.<br>i. Een flink stuk achter en nooit voor een stilstaande autobus oversteken.<br>j. Met te volle of te zware boodschappentas lopen, of met pakjes die men niet goed kan vasthouden. |
| 4. Beschermde voetgangersoversteekplaatsen. | a. Zebrapad is veiliger, maar niet plotseling een zebrapad oplopen, men moet een automobilist de tijd geven te remmen, vooral wanneer het wegdek nat is. Dus eerst stilstaan en goed uitkijken! |

b. Is er een voetgangerslicht, dan altijd hiervan gebruik maken, niet oversteken als het licht al enige tijd op groen staat, dan haalt men de overkant wellicht niet. Wachten tot het licht opnieuw op groen springt. Rekening houden met afbuigend verkeer, rustig oversteken, niet gehaast of halverwege aarzelend. Doorlopen zelfs al springt het op rood.
c. Zijn er verkeerslichten - geen voetgangerslichten - dan wachten tot het te kruisen verkeer stilstaat en er vóór oversteken.

5. Niet beschermd oversteken

a. Eerst stilstaan; dan links - rechts - links kijken.
b. Op een kruispunt ook letten op afbuigend verkeer.
c. Pas oversteken als er van beide richtingen geen verkeer aankomt (tenzij er halverwege een vluchtheuvel is).
d. Zelf rekening houden met het feit, dat men niet meer zo snel ter been is.
e. Duidelijk aangeven dat men wil oversteken, beter langer wachten als er in de verte verkeer aankomt, dan plotseling over te steken.
f. Indien aanwezig: Gebruik maken van verkeersbrigadiertjes of agenten.
g. Nooit in paniek of blindelings oversteken als men al lang heeft staan wachten, haast heeft e.d.

6. Oversteken tussen geparkeerde auto's.

a. Dit zoveel mogelijk vermijden.
b. Kijken of er een bestuurder in de auto zit, die aanstalte maakt om weg te rijden (achteruit te rijden!)
c. De verkeerszijde van de auto als trottoirrand beschouwen; daar stilstaan.
d. Verder dezelfde methode als bij het oversteken. Denk er om dat men voor het overige verkeer vaak minder goed zichtbaar is, hier zeker niet plotseling de rijbaan oplopen.

7. Lopen op een weg zonder trottoir.

a. Zo mogelijk links lopen, dan ziet men het tegemoetkomend verkeer. Komt er verkeer aan, dan bijtijds in de berm gaan staan en het verkeer laten passeren. Een automobilist kan op een smalle weg vaak niet uitwijken, vooral als er een tegenligger aankomt!
b. Is er alleen een fietspad, geen voetpad, dan op het fietspad lopen. Zo mogelijk ook links lopen als er een fietspad ter weerszijden van de rijbaan is.

8. Lopen bij schemer of duisternis.

a. Vooral bij schemer is men zeer slecht zichtbaar.
b. Bij duisternis zo mogelijk een lichte jas of mantel dragen, of een witte zakdoek in de hand houden.
c. In het donker kan men het best bij een lantaarn oversteken, maar men moet er niet op vertrouwen gezien te worden (schaduwvlekken, beslagen of vuile ruiten van de auto e.d.)
d. Het verdient aanbeveling buiten de bebouwde kom reflecterende armbanden te dragen (bij de V.B.V. te bestellen), die een betere zichtbaarheid geven dan een lichte jas of zakdoek.
e. Deze armbanden zijn binnen de bebouwde kom van geen nut, omdat men in ons land vaak met stadslichten rijdt. Deze lichtbron is te zwak om de armbanden te doen reflecteren. Dit zou een vals gevoel van veiligheid geven.

9. Algemene aanbevelingen.

a. Niet in het spitsuur in het verkeer zijn: het is dan het drukst, en de mensen zijn gehaast.
b. Als het glad is, of bij mist, is het beter thuis te blijven.
c. Niet met een verkeerde bril op straat zijn (bijvoorbeeld leesbril).
d. Wanneer men slecht ziet, niet alleen de weg opgaan (wanneer voor het laatst bij een oogarts geweest?)
e. Niet doen alsof men nog twintig is. Vrijwel alle ouderen zijn minder snel ter been.
f. Het liefst met meerderen tegelijk oversteken, dan is men beter zichtbaar.

10. Problemen voor de automobilist waar men rekening mee moet houden.

a. Zelfs al ziet de automobilist een overstekende voetganger, dan kan hij vaak toch niet meer op tijd stoppen.
b. Is de auto in goede staat, goede remmen en banden, dan heeft de auto een remweg van ± 25 meter, bij een snelheid van 50 km per uur. Bij 70 km per uur is dit al bijna 50 meter.
Opm.: Men kan deze afstanden ter demonstratie in het lokaal afmeten, ook eventueel tijdens de praktijkles.
c. Bij gladde wegen, nat wegdek is dit vaak nog meer, de auto slipt gemakkelijk en glijdt door.
d. Rijdt er vlak achter de auto nog een auto, dan betekent plotseling remmen voor de automobilist vaak een botsing, de achteropkomende auto kan niet op tijd tot stilstand komen.
e. Bovendien kan de automobilist
- oververmoeid zijn
- in gedachten verdiept
- bij regen of sneeuw een minder doorzichtige voorruit hebben
- teveel gedronken hebben
- verblind zijn door tegenliggers
Dit vergroot de reactietijd en de remafstand.
f. Hieruit blijkt dat plotseling oversteken een groot risico inhoudt, de automobilist kán een botsing vaak niet meer voorkomen. Denk als voetganger dus ook aan de ander.

1. Het belang van de praktijkoefening.

a. Vooral ouderen, die vaak al lange tijd geen scholing meer gehad hebben, leren het beste door te doen.
b. De gehele opzet van de cursus is, om de bejaarden te helpen zich in de praktijk, op straat veilig te gedragen.
c. Door de praktijkoefening kan mogelijk bij een aantal van hen angst weggenomen worden voor een tot nu toe nooit gebruikt kruispunt, oversteekplaats e.d.

2. Hoe moet deze praktijkoefening worden gegeven?

a. Een bustocht zonder uitstappen en zelf oversteken is voor de instructie van geen waarde.
b. Er moeten voldoende begeleiders (instructeurs) zijn.
Praktijkoefeningen hebben slechts zin, als elke deelnemer zoveel mogelijk kan beslissen hoe hij oversteekt e.d.
Zijn de overstekende groepjes groter dan maximaal vijf deelnemers, dan kan de instructeur geen vragen beantwoorden.
Ook verstaan de cursisten in het verkeerslawaai de instructeur alleen, indien hij vlak voor hen staat.
Naar het aantal begeleiders beslist men of alle cursisten tegelijk uitstappen, of de instructie in twee gedeelten geschiedt.
Staan-wachten is vermoeiender dan lopen!
De achterblijvers kunnen hun ogen inmiddels goed de kost geven voor de wedstrijd (zie pag. 29 ad 7a).
c. De cursisten moeten het moment van oversteken zelf bepalen, de begeleiders kunnen eventueel ingrijpen.
d. Bij oversteken zo mogelijk dezelfde heen- en terugweg gebruiken. Een van beide oversteken geefs soms meer narigheden dan de andere (ander uitzicht, afbuigend verkeer e.d.)

3. Waar moet de praktijkoefening worden gegeven?

Men dient voornamelijk te oefenen in de woonbuurt van de deelnemers, maar zo mogelijk op:
a. Een door voetgangerslichten beschermde zebra.
b. Een door verkeerslichten doch zonder voetgangerslichten beschermde zebra.
c. Een niet door lichten beschermde zebra.
d. Een weg waarlangs auto's geparkeerd staan.
e. Eventueel een bepaalde oversteek waar de deelnemers veel gebruik van maken (naar winkels, e.d.) of waarvoor ze enige angst hebben (zoals van tevoren tijdens de lessen naar voren gekomen kan zijn).
f. Het verdient de overweging om althans bij één oversteek te oefenen, waar de deelnemers onbekend zijn.

4. Duur van de oefening.

a. Niet te lang, de oefening is voor velen erg vermoeiend, vooral als men lang moet wachten (staan) voor men zelf aan de beurt is. Na elke oversteek moet er gelegenheid zijn om te rusten. Dit is mede een argument om de totale groep niet te te groot te maken! Inclusief rusttijden dient de totale duur - uit en thuis - maximaal 1½ à 2 uur te bedragen.

b. De duur is uiteraard afhankelijk van de intensiteit waarmee geoefend wordt en de wijze van vervoer naar de oversteekplaatsen. Is er geen enkele mogelijkheid te rusten, en moet alles te voet worden gedaan, dan is een half uur al lang.

5. Wijze van vervoer.

a. Vooral in grotere plaatsen verdient het aanbeveling over een autobus te kunnen beschikken, die de deelnemers naar de diverse oversteekplaatsen brengt, en waarin ook gerust kan worden. Ook inschakeling van (vrijwillige) hulp van een aantal auto-bezitters kan overwogen worden.
b. Bedenk dat ook het herhaald in- en uitstappen vermoeiend is.
c. Vooral bij een autobus verdient het aanbeveling een stevig voetenbankje mee te nemen, om het in- en uitstappen te vergemakkelijken.

6. Wie zijn de instructeurs?

a. De V.B.V. stelt zich op het standpunt dat dit zoveel mogelijk politiefunctionarissen in uniform moeten zijn.
b. Het nadeel is, dat de deelnemers te veel beschermd zijn, bij het zien van geüniformeerde politie zullen de overige verkeersdeelnemers meer op hun hoede zijn, voorzichtiger rijden.
a. Het voordeel is, dat men de grootst mogelijke garantie heeft voor een veilig verloop van de cursus; één ongeval zou de cursus landelijk in gevaar brengen.
Bovendien zou de aanwezigheid van geüniformeerde politie de overige verkeersdeelnemers kunnen doen beseffen, dat het voor veel bejaarden inderdaad moeilijk is om veilig over te steken, met andere woorden dat het verkeer zo druk en gevaarlijk is geworden, dat vele voetgangers grote problemen ervaren.
De V.B.V. meent, dat de voordelen tegen de nadelen opwegen.

7. Diversen.

a. Men kan de belangstelling van de deelnemers nog verhogen door aan de praktische oefening een wedstrijd te verbinden, bijvoorbeeld door het laten noteren van fouten die andere voetgangers maken (papier en potlood/pen meenemen).
b. Het wordt altijd gewaardeerd als de deelnemers iets te roken of een andere kleine tractatie aangeboden krijgen (bonbons, e.d.).
c. Na afloop kan men aan het praktische deel een rondrit door de omgeving verbinden, eventueel met een kopje thee e.d. als besluit.

Moet er een diploma uitgereikt worden na afloop van de cursus?

Dit moet ten stelligste ontraden worden.
Een diploma kan een misplaatst gevoel van zelfverzekerdheid scheppen: 'Mij kan niets meer gebeuren'. Bovendien kan bijvoorbeeld het gehoor of gezichtsvermogen in korte tijd achteruitgaan, zodat een diploma alleen om deze reden als een 'brevet van bekwaamheid' een zeer beperkte waarde heeft.

Materiaal dat door de V.B.V. ter beschikking kan worden gesteld.

a. Films: geluidfilms, (alle Nederlands gesproken tekst).
1. 'Na U' (16 mm). Duur 5 min. Huurprijs: ƒ 6,—.
Korte inhoud: Het gedrag op de zebra wordt behandeld.
2. All Secure (16 mm). Duur 15 min. Huurprijs: ƒ 6,—.
Korte inhoud: Een straaljagerpiloot loopt minder risico dan een voetganger.
3. Lakewood (16 mm). Duur 20 min. Huurprijs: ƒ 6,—.
Korte inhoud: Avontuur van een bejaarde voetganger in een Amerikaanse stad (instructie).
4. Dertigduizend voet lager (16 mm). Duur 8 minuten. Huurprijs: ƒ 6,—.
Korte inhoud: De veilige landing na een oversteek en op een vliegveld. Mary Dresselhuis in hoofdrol.
b. Dia's. Van de inhoud der dia's kan desgewenst een lijst gestuurd worden.
c. Affiches.
d. Folders.
e. Materialenlijst: Hierin zijn alle uitgaven van de V.B.V. opgenomen, zoals affiches, folders, ijssporen, reflecterende armbanden, identiteitsplaatjes, e.d. met kostprijs.

Ten geleide 3

A Algemene aspecten 5

B Enkele mogelijke beperkingen van ouderen 9

C Voorbereiding van de cursus 13

D Instructie-methode 15

E Cursusstof 21

F De praktijkoefening 27

Besluit 31

vormgeving: ad van berkel/amsterdam
druk: jos kerlen/amsterdam